

4月零售增长17%，关注华为产业链

——汽车行业周报

✍️ : 王敬 执业证书编号: S1230520080009
☎️ : 王敬、刘文婷
✉️ : wangjing02@stocke.com.cn

报告导读

4月乘用车终端零售销量155.6万辆，同比增长17.1%，与2019年4月相比增长7.1%，下游需求稳定增长。短期汽车板块市场情绪受缺芯影响，建议关注华为汽车产业链投资机会。

投资要点

□ 市场回顾

汽车板块上涨3.08%，同期沪深300指数上涨2.29%，汽车行业相对沪深300指数领先0.79个百分点。从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第8位，比上周上升13位，总体表现位于上游。子板块中，乘用车（8.96%）、商用载货车（2.25%）、商用载客车（4.45%）、汽车零部件（0.33%）和汽车服务（1.87%）。

□ 市场热点

4月自主品牌乘用车市场份额提升7.5%。自主品牌乘用车4月销量71.9万辆，同比增长34.4%；市场份额达到42.2%，同比上升7.5个百分点。

华为和长安引发“蝴蝶”风暴。5月12日，长安汽车股票再次涨停，3日内2个涨停板，主要与华为、长安合作推出智能电动车有关。

□ 本周观点：4月零售同比增长17%，近期关注华为产业链

4月乘用车零售销量同比增长17%。4月狭义乘用车终端零售销量155.6万辆，同比增长17.1%，与2019年4月相比，增长7.1%，环比3月下月滑6.2%。乘用车终端零售销量连续4个月保持双位数增长（2-3月与19年同期相比），可以看出下游需求旺盛，主要是经济复苏后三四五线城市需求的释放和一二线城市更新需求。此前我们对2021年全年乘用车销量增速预期为14.7%，由于芯片的影响，21Q1-Q2车企扩产受限，预计全年销量增速10-12%。

销量增速有望前低后高，关注下半年板块机会。对乘用车行业2021年驱动力进行分析，我们认为三方面需求将支撑行业销量增速稳定增长，1.一二线城市更新需求，体现为豪华品牌销量高增长；2.三四五线城市新增需求；3.新能源汽车销量爆发式增长，主要是限行限牌城市以及年轻消费者对智能电动车的需求。受芯片影响，供给端暂时不足，但下游需求存在，芯片问题有望在21年下半年缓解，全年看行业销量增速有望前低后高，21H2销量增速有望超预期，因此我们建议关注下半年汽车板块的投资机会。

华为智能汽车产业链将成为下一个投资热点。2020年特斯拉国产后对国内新能源汽车行业影响深远，智能化已经成为消费者购买电动车的重要考量因素。智能电动车时代，全球汽车产业格局必将发生重大的变化，整车、零部件上下游竞争格局和利润分配都将重新定义。互联网公司纷纷进入新能源汽车行业，展望2021-2023年，我们认为华为汽车将成为市场最大的变量，有望对行业发展产生巨大的影响，建议关注华为智能汽车产业链的投资机会。

细分行业评级

汽车整车 看好

公司推荐

吉利汽车	推荐
长城汽车	推荐
拓普集团	推荐

相关报告

- 1《汽车销量数据点评：销量符合预期，新能源高增长》2021.05.12
- 2《浙商证券汽车周报：景气度向上，Q2配置时点》2021.05.05
- 3《汽车周报：从上海车展看自主品牌的崛起》2021.04.25
- 4《【浙商汽车】华为专题：以车展观华为，重塑汽车生态》2021.04.23
- 5《浙商证券汽车周报：新能源车高增长，合资品牌入局》2021.04.11

报告撰写人：王敬
联系人：王敬

□ 投资策略及重点推荐

乘用车零售数据双位数增长反映了下游消费需求旺盛，短期芯片对行业生产和批发造成一定的负面影响，我们认为下半年销量增速有望超预期，建议关注下半年板块的投资机会。

新能源：新能源车基本面向好，电池厂排产饱满。重点推荐动力电池龙头宁德时代，建议关注亿纬锂能、比亚迪等；

乘用车：看好自主长期向上的趋势，重点推荐 21-22 年强产品周期的吉利汽车，建议关注华为产业链的长安汽车；

零部件：零部件板块重点推荐拓普集团、新泉股份，低估值的精锻科技等，关注优质赛道的福耀玻璃、玲珑轮胎、星宇股份、科博达。

□ 风险提示：

汽车销量低于预期；行业需求不及预期；宏观经济复苏不及预期。

正文目录

1. 行业热点.....	5
2. 投资策略.....	5
3. 行业回顾.....	6
4. 行业重点数据.....	10
4.1. 乘联会周度数据.....	10
4.2. 4月批发数据.....	11
4.3. 3月零售数据.....	13
5. 行业新闻.....	19
5.1. 传统汽车.....	19
5.2. 新能源汽车.....	19
5.3. 智能网联.....	20
5.4. 新车速递信息.....	20
6. 风险提示.....	24

图表目录

图 1: 汽车行业指数 vs 沪深 300 指数.....	6
图 2: 各板块周涨跌幅对比.....	6
图 3: 汽车行业估值水平(PE-TTM).....	7
图 4: 子板块周涨跌幅对比.....	7
图 5: 行业涨幅前十公司.....	8
图 6: 行业跌幅前十公司.....	8
图 7: 乘用车板块估值 PE-TTM.....	9
图 8: 整车板块估值 PE-TTM.....	9
图 9: 汽车零部件板块估值 PE-TTM.....	9
图 10: 乘用车 5 月份日均零售数量.....	10
图 11: 乘用车 5 月份日均批发数量.....	10
图 12: 2020-2021.4 狭义乘用车批发销量(万辆).....	11
图 13: 2020-2021.4 新能源车批发销量(万辆).....	12
图 14: 2020.8-12 月长城、长安、吉利批发销量(万辆).....	12
图 15: 2018-2021.3 乘用车终端零售销量及增速(万辆).....	13
图 16: 2019-2021.3 各类城市销量增速.....	13
图 17: 2021 年 3 月纯电动和混动乘用车销量(辆).....	14
图 18: 2021 年 3 月特斯拉国产 Model 3 / Model Y 销量(辆).....	15
图 19: 2021 年 3 月各系狭义乘用车零售销量及增速(辆).....	15

图 20: 德系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	16
图 21: 日系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	16
图 22: 美系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	17
图 23: 自主主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	17
图 24: 韩系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	18
图 25: 2021 年 3 月豪华品牌销量及增速(万辆).....	18
图 26: 长安 UNI-T.....	21
图 27: 威兰达 PHEV.....	21
图 28: 捷达 VS7.....	21
图 29: 伊兰特.....	22
图 30: 凯迪拉克 XT6.....	22
图 31: 宝马 X5 (进口).....	22
图 32: 英菲尼迪 Q50L.....	23
图 33: 星途 TXL.....	23
图 34: 斯派卡.....	23
图 35: 风行 SX6.....	24
表 1: 本周投资组合.....	5
表 2: 2021 年 3 月新能源汽车对终端销量影响(万辆).....	14
表 3: 一周新车.....	20

1. 行业热点

4月自主品牌乘用车市场份额提升7.5%，吉利、长安、长城等居首功。数据显示，我国汽车产销4月分别完成了223.4万辆和225.2万辆，同比增长率分别为6.3%和8.6%。其中，乘用车销量为170.4万辆，同比增长10.8%。中国品牌乘用车4月单月销量为71.9万辆，同比增幅高达34.4%，明显高于市场大盘。与此同时，中国品牌乘用车市场份额达到了42.2%，与去年同期相比上升了7.5个百分点。今年1-4月，中国品牌乘用车市场份额占比为41.6%，同比上升3.4个百分点，市场占比和同比增幅位居乘用车各系列之首。随着中国品牌乘用车市场占比的提升，合资板块中德系、日系、韩系均有不同程度的下降。

华为和长安引发“蝴蝶”风暴。长安汽车与华为合作的产品量产计划自今年上海车展首次发布后，股价也出现波动上涨趋势，5月12日，长安汽车股票再次涨停，3日内2个涨停板的财富效应，在长安2000万辆下线当口的衬托下，更加引人注目。

4月汽车产销同比增幅回落，新能源呈倍速增长。5月12日，中国汽车工业协会发布4月汽车产销数据。数据显示，我国汽车产销4月呈现同比持续增长、环比略有下降态势。中汽协副秘书长陈士华指出，“4月汽车产销环比出现下降是历史规律，也符合我们的预期。”

沃尔沃再次筹划IPO，有望年内登陆斯德哥尔摩证券交易所。沃尔沃的IPO规划再次被官方提上议程，有望今年晚些时候在北欧地区的斯德哥尔摩证券交易所上市。此次IPO目的是加速推动沃尔沃汽车向电气化与智能化转型，巩固沃尔沃汽车豪华车市场地位，提高企业盈利能力。

2. 投资策略

本周投资组合如下：

表 1：本周投资组合

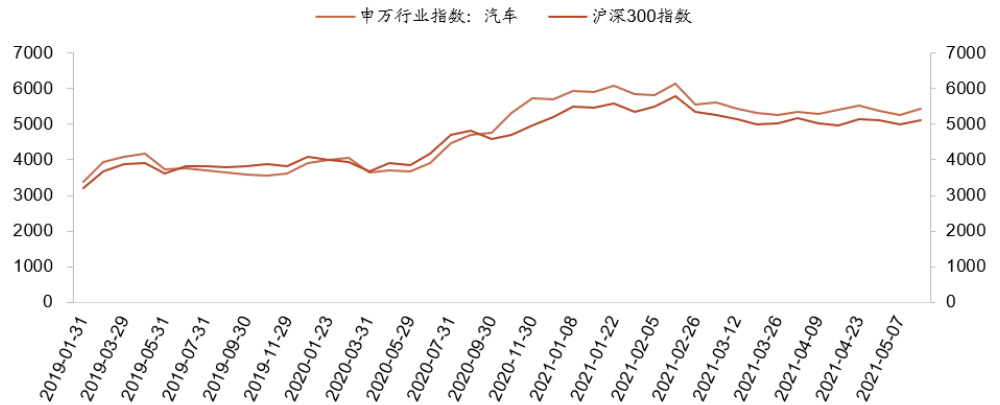
公司	权重
吉利汽车	20%
拓普集团	20%
新泉股份	20%
长城汽车 H	20%
宁德时代	20%

资料来源：浙商证券研究所

3. 行业回顾

截至 5 月 14 日收盘，汽车板块上涨 3.08%，同期沪深 300 指数上涨 2.29%，汽车行业相对沪深 300 指数领先 0.79 个百分点。

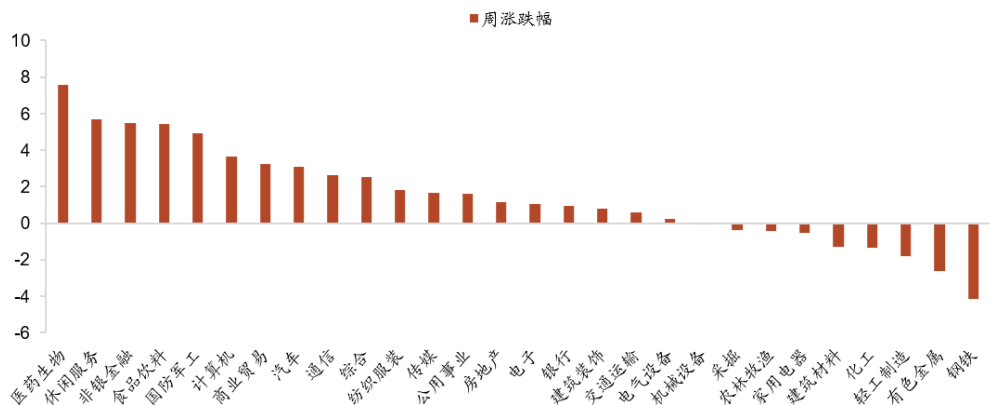
图 1：汽车行业指数 vs 沪深 300 指数



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 8 位，比上周上升 13 位，总体表现位于上游。

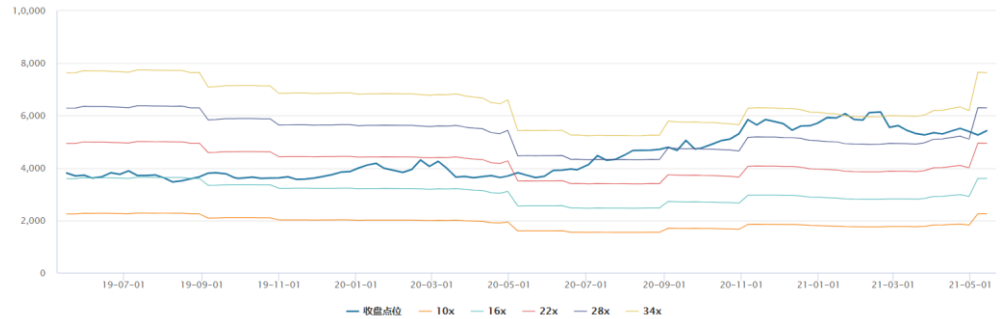
图 2：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从估值来看，截至 5 月 14 日，汽车行业 PE-TTM 为 31.71 倍，较上周稍有上升。春节后汽车板块整体估值有所下降，目前行业受芯片供应不足影响，预计板块估值将被压制，预计 21 年上半年将逐步缓解，下半年恢复正常。

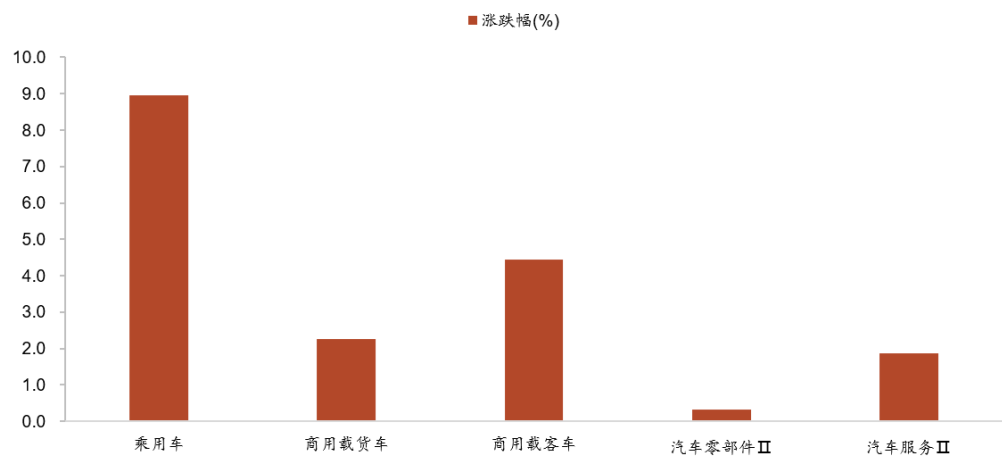
图 3：汽车行业估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从子板块来看，本周乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件、汽车服务分别上涨 8.96%、2.25%、4.45%、0.33%和 1.87%。

图 4：子板块周涨跌幅对比

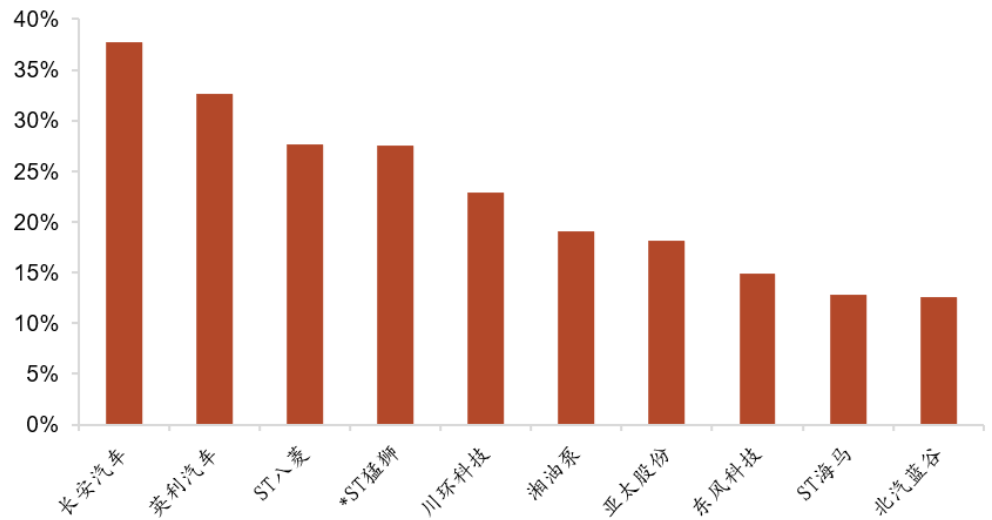


资料来源：Wind，浙商证券研究

本周涨幅前五名分别为长安汽车、英利汽车、ST 八菱、*ST 猛狮、川环科技。

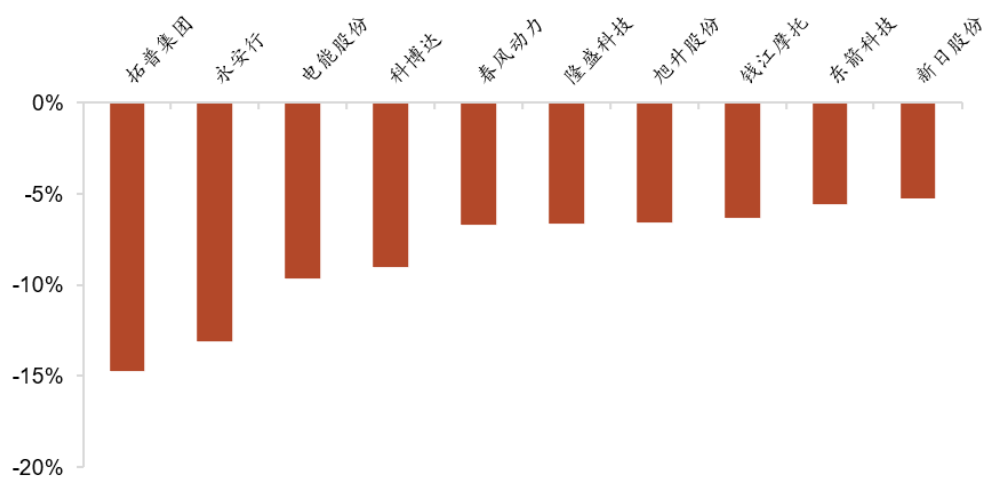
股价跌幅前五名分别为拓普集团、永安行、电能股份、科博达、春风动力。

图 5：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，浙商证券研究所

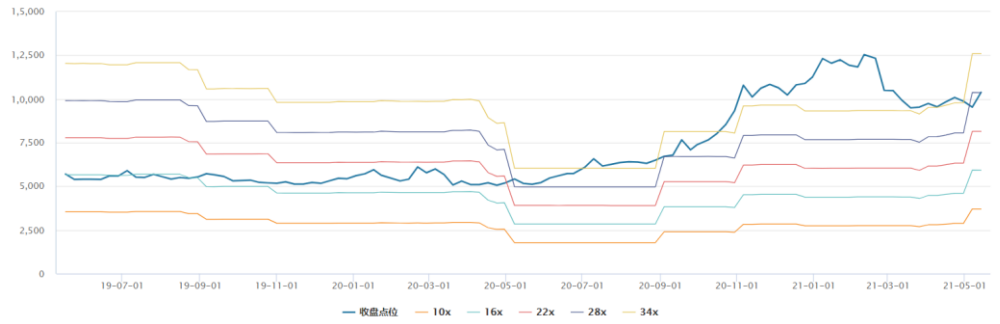
图 6：行业跌幅前十公司



资料来源：Wind，浙商证券研究所

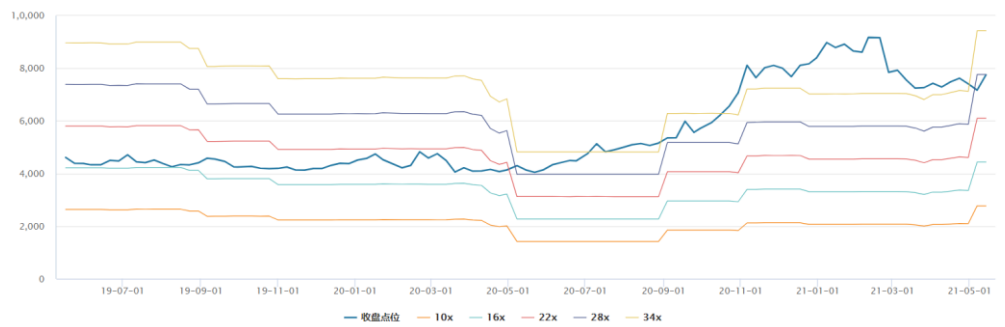
汽车子板块估值：乘用车、整车和零部件板块估值分别为 31.57、30.81、33.53 倍。本周乘用车、整车、零部件板块估值上升。

图 7：乘用车板块估值 PE-TTM



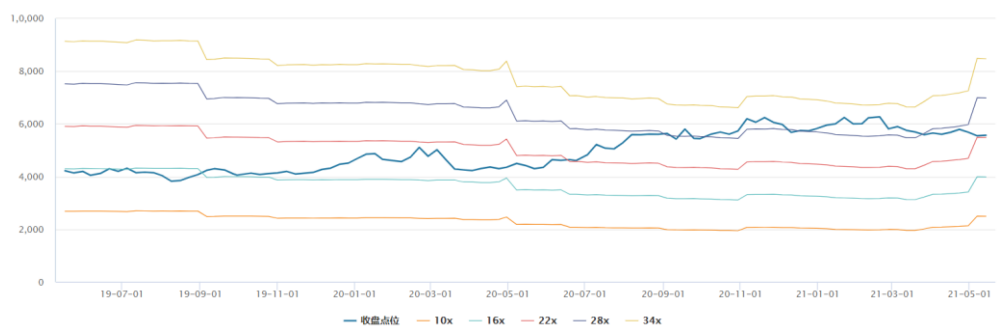
资料来源：Wind，浙商证券研究所

图 8：整车板块估值 PE-TTM



资料来源：Wind，浙商证券研究所

图 9：汽车零部件板块估值 PE-TTM



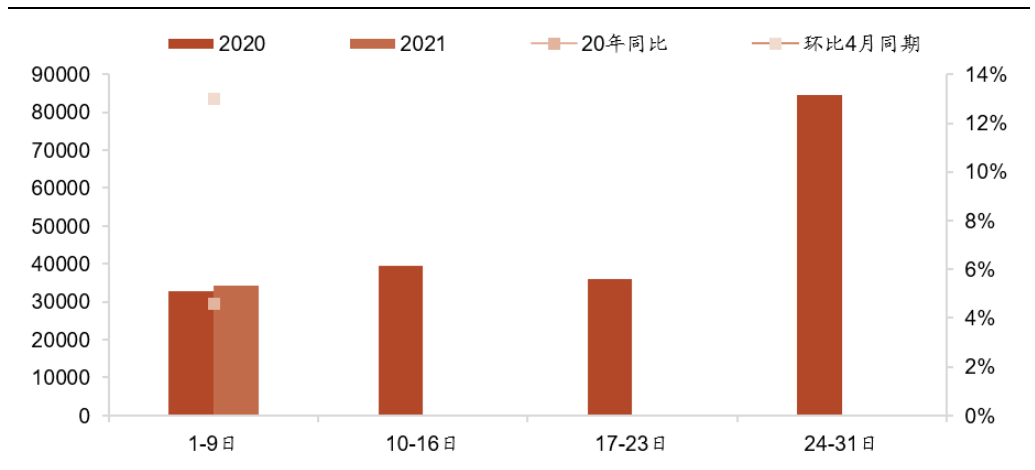
资料来源：Wind，浙商证券研究所

4. 行业重点数据

4.1. 乘联会周度数据

零售：5月第一周（1-9日）的乘用车日均零售3.4万辆，同比上升5%，表现相对平稳，环比4月第一周上升13%，表现较好；与19年5月第一周相比，日均零售几乎持平。20年5月的疫情影响已经大为缓解，基数相对合理，因此可以主要对比20年的销量进行分析。

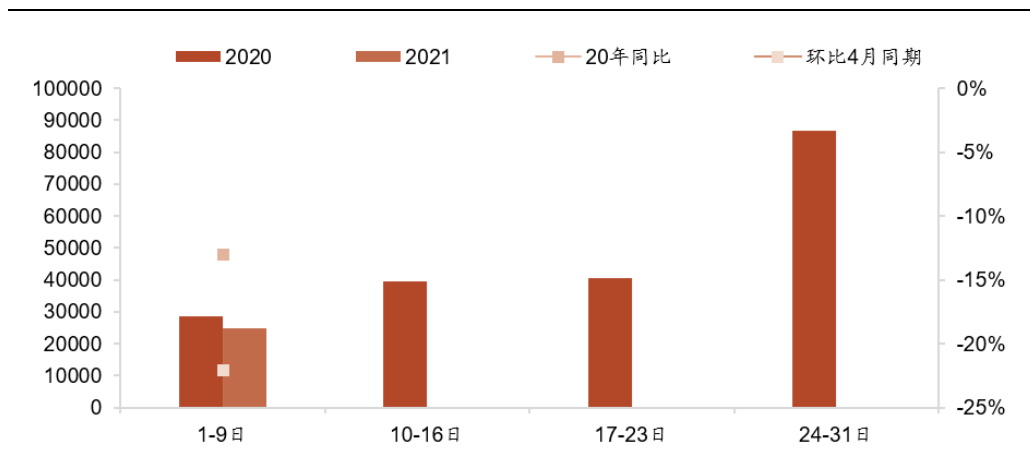
图 10：乘用车 5 月份日均零售数量



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

批发：5月第一周（1-9日）的乘用车市场日均批发2.5万辆，同比下降13%，环比4月第一周下降22%；与19年5月第一周相比，日均批发同比下降5%。因五一假期代偿春节因素，加之厂商库存偏低，5月初的乘用车批发销量偏低。

图 11：乘用车 5 月份日均批发数量

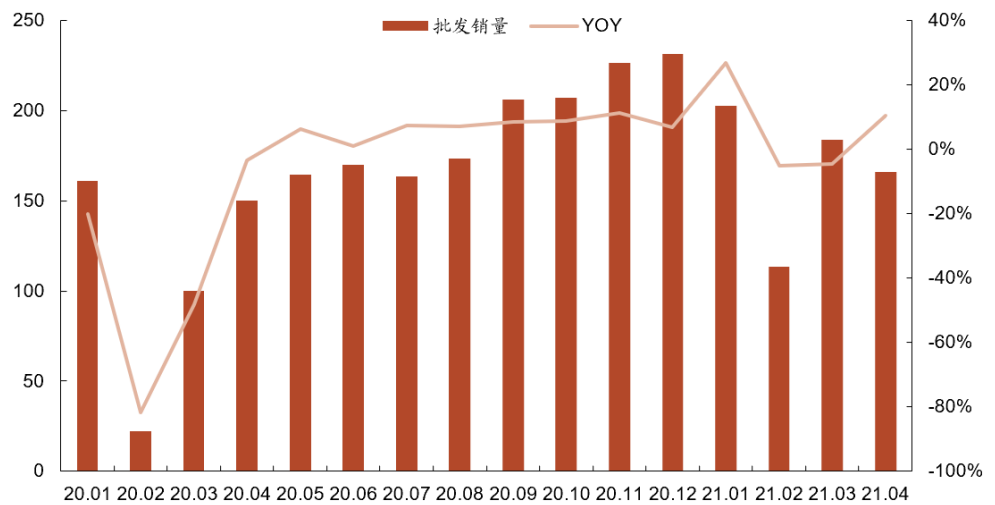


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

4.2. 4月批发数据

4月狭义乘用车批发销量165.9万辆，同比增长10.5%，环比下滑9.8%；1-4月累计批发667.6万辆，同比增长54.3%，累计销量同比大增的主要原因是2020年2-3月基数较低；4月零售销量160.8万辆，同比增长12.4%，环比下滑8.3%，1-4月累计零售670.2万辆，同比增长50.7%。4月销量符合预期，2-3月批发销量较2019年2-3月均出现不同程度的下滑，但4月批发和零售同比19年4月均实现正增长。短期行业批发销量受限，主要是由于芯片供应不足，导致整车厂部分车型停产或者供货周期延长。我们认为芯片供应问题短期对板块情绪形成压制，长期来看下游消费需求只是延后，并非消失，预计21H2芯片问题将会得到缓解，全年销量增速有望走出前低后高的节奏。

图 12：2020-2021.4 狭义乘用车批发销量(万辆)



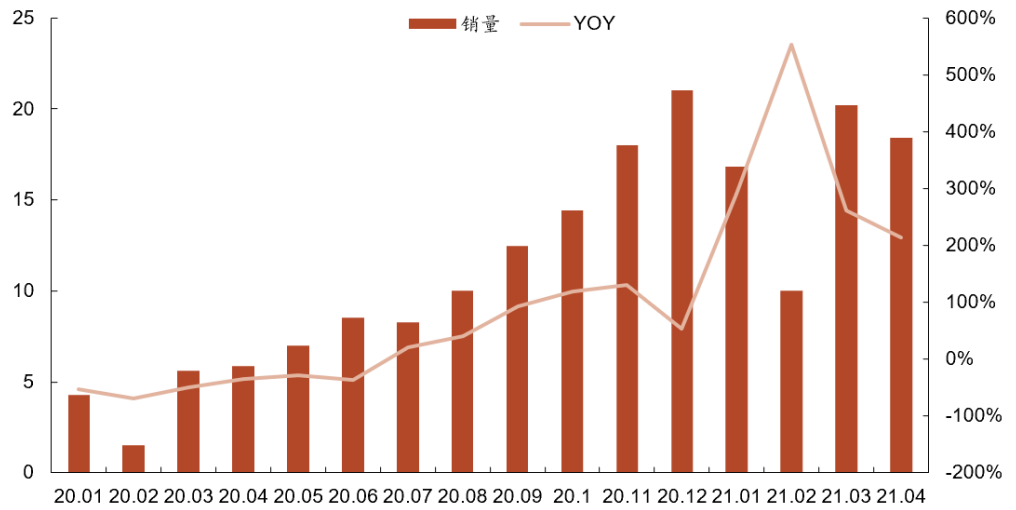
资料来源：乘联会，浙商证券研究所

4月新能源汽车批发18.4万辆，同比增长214%，环比下滑8.7%；其中纯电动车15.2万辆，同比增长258.5%；插电混动销量3.3万辆，同比增长100.3%；4月新能源零售16.3万辆，同比增长193%，环比下滑12%。2020年7月开始，国内新能源车销量保持高速增长，主要是供给端改善，各车企在A00-B级车等领域纷纷推出性价比较高的车型，多元化发力，下游不同的消费需求得到满足。

从销量结构看，4月A00级新能源批发5.2万辆，占比34%；A级电动车占纯电份额的24%；B级电动车批发4万辆，占比26%。分企业看，上通五菱销量3.06万辆，特斯拉2.58万辆，比亚迪2.55万辆，上汽乘用车1.3万辆。4月国内新能源汽车渗透率10.1%，1-4月累计渗透率9%，较2020年提升3.2 pct；其中自主/豪华/合资品牌新能源车渗透率分别为22.7%/7.1%/1.5%。

国内新能源汽车行业由补贴政策驱动转变为供给端驱动，特斯拉国产使得各乘用车企业推出高性价比的电动车，To C端消费需求比例提高。

图 13：2020-2021.4 新能源车批发销量(万辆)

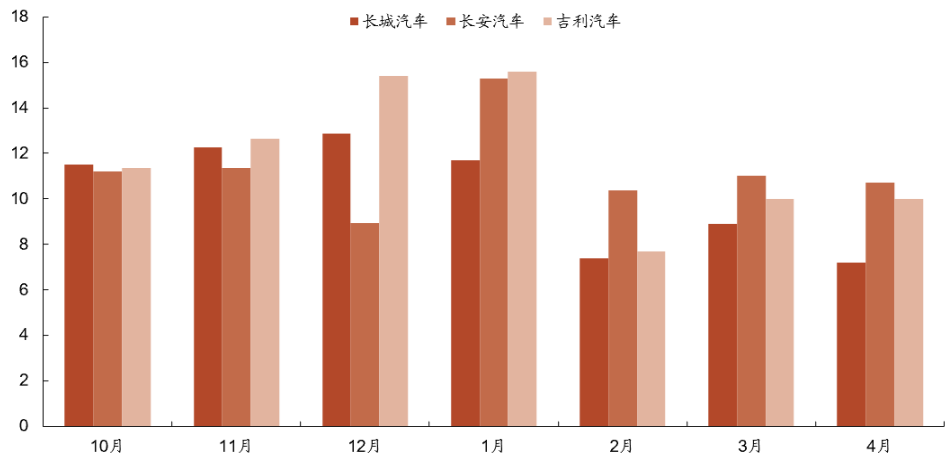


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

从结构上看，4月份豪华品牌销量25万辆，同比增长30%，环比下滑7%，与2019年4月相比，同比增长50%，可以看出消费升级的趋势。合资品牌零售77万辆，同比增长2%，环比下降9%，国内合资品牌中，日系和德系的大众表现较好，近两年二线合资市场份额逐渐下滑，未来将逐步出清。自主品牌销量59万辆，同比增长24%，环比下降8%，市场份额41.5%；其中头部自主长安汽车/吉利汽车/长城汽车狭义乘用车销量分别为10.7/10/7.2万辆，增速分别为56%/ -4.9%/10%；市场份额分别为6.4%/6%/4.3%。

从2021年上海车展，可以看出国内汽车行业发展处于一个分水岭，主要包括三方面变化：其一是自主品牌向上突破，其二电动化趋势加速，其三智能驾驶商业化应用。我们认为汽车行业进入变革的新时代，一线合资丰田、大众、本田等在传统燃油车领域保持一定的优势，二线合资已经全面落后，而国内自主品牌在电动化和智能驾驶领域优势明显，未来有望在市场竞争中获得更多的市场份额。因此，国内造车新势力和头部自主品牌标的将具备时间价值，其估值体系也由周期股变为成长股。

图 14：2020.8-12 月长城、长安、吉利批发销量(万辆)

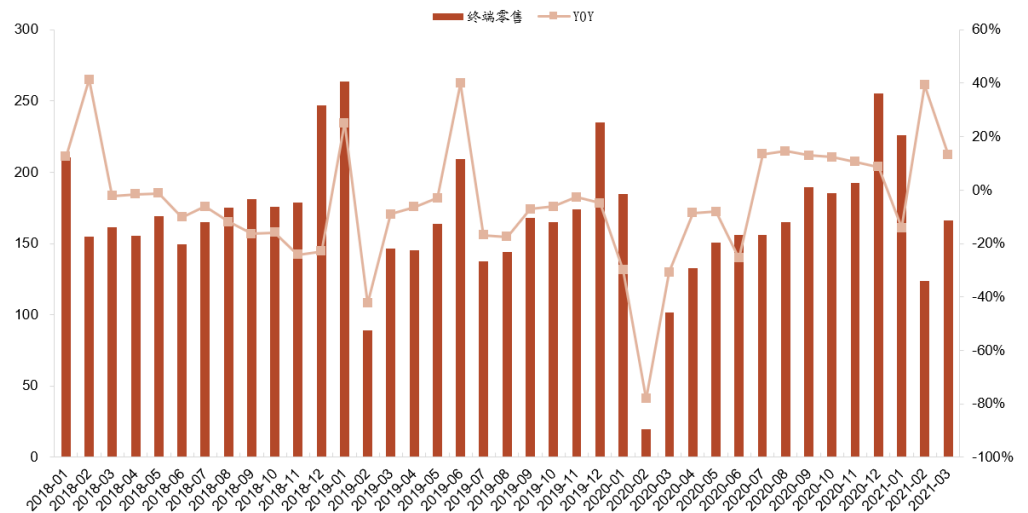


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

4.3. 3月零售数据

3月狭义乘用车终端零售165.9万辆，同比/环比双位数增长。由于2020年3月受疫情影响，数值不具有可比性，21年3月零售销量同比2019年3月增长13.1%，环比2月增长33.9%，零售数据高增长反映了下游消费需求仍处于复苏向上的阶段。21年乘用车行业延续复苏趋势，预计21年上半年整体增速有望在30%以上，全年零售增速13-15%。

图 15：2018-2021.3 乘用车终端零售销量及增速(万辆)

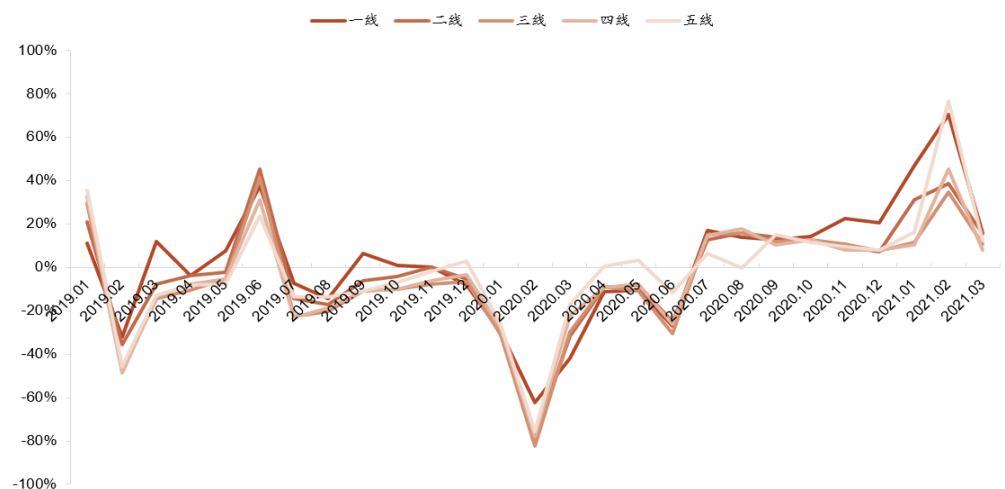


资料来源：浙商证券研究所整理

注：2021年3月增长数据为相较于2019年3月的数据

受益于新能源车高增长，一二线城市销量增速优于三四五线城市。从3月数据来看，一二线城市较2019年3月分别增长15.8%、15.5%，三四五线城市较2019年3月分别增长10.5%、7.9%和12.1%。一二线城市增速好于三四五线城市，主要是由于一二线城市新能源车销量高增长，在供给端改善后，高性价比的新能源车上市，驱动了下游需求的释放，限牌和限行的一二线城市新能源车需求释放。

图 16：2019-2021.3 各类城市销量增速



资料来源：浙商证券研究所整理

注：2021年3月增长数据为相较于2019年3月的数据

3月新能源车销量较2019年同期增长101.8%。3月新能源乘用车终端零售销量23.1万辆，较2019年3月大增101.8%，延续高速增长趋势。其中纯电动乘用车销量15.8万辆，较2019年3月增长129.3%，混动销量7.3万辆，较2019年3月增长59.9%。可以看出，一二线城市是新能源车主要消费市场，但三四五线城市销量也大幅增长，行业步入快速普及阶段。相比之下，传统燃油车销量增速缓慢，一二三五线城市增速4%-8%，略高于四线城市。

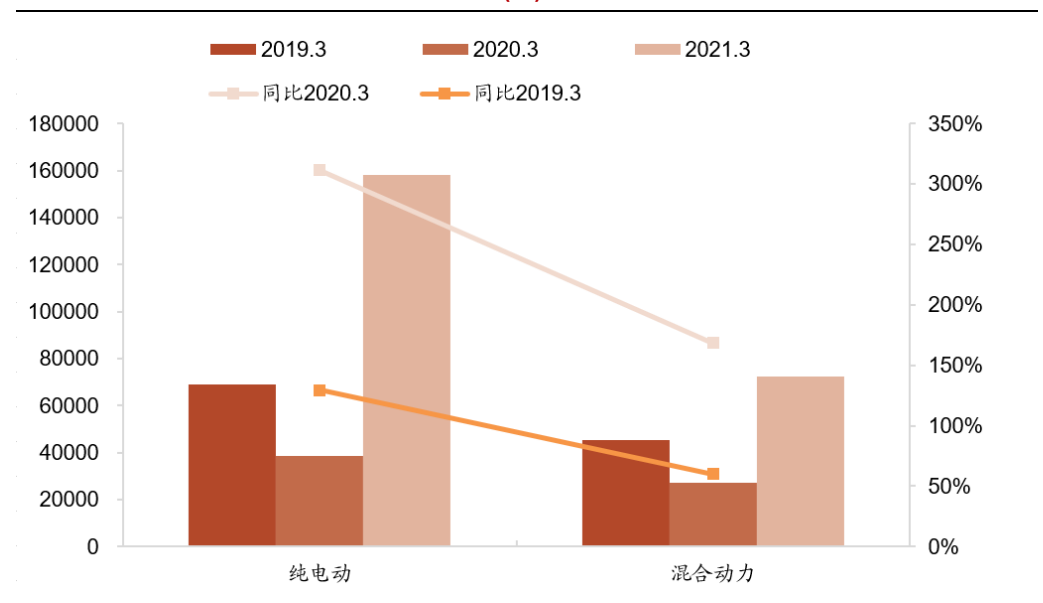
表 2：2021 年 3 月新能源汽车对终端销量影响(万辆)

	一线	二线	三线	四线	五线	合计
2019.3	15.53	67.06	31.13	21.01	11.96	146.69
2021.3	17.97	77.47	34.41	22.66	13.42	165.93
YOY	15.76%	15.52%	10.53%	7.87%	12.15%	13.12%
2019.3 新能源	3.73	5.00	1.88	0.59	0.24	11.44
2021.3 新能源	5.48	10.90	3.83	1.87	1.00	23.08
YOY	46.82%	117.97%	104.03%	218.20%	311.89%	101.75%
2019.3 剔除新能源	11.80	62.06	29.25	20.42	11.72	135.25
2021.3 剔除新能源	12.50	66.57	30.57	20.79	12.42	142.85
YOY	5.94%	7.26%	4.53%	1.81%	5.95%	5.62%

资料来源：浙商证券研究所整理

注：2021.3 增速为相较于 2019.3 的数据

图 17：2021 年 3 月纯电动和混动乘用车销量(辆)

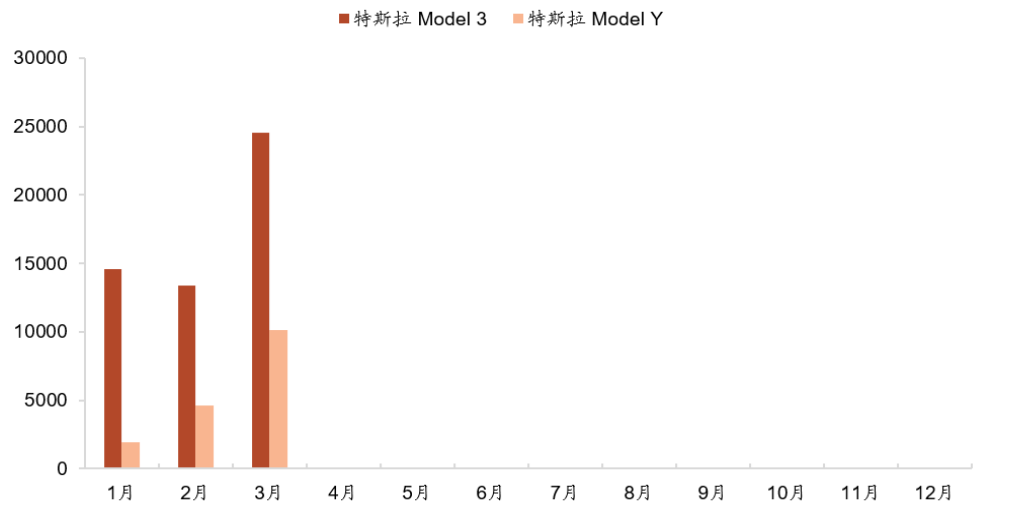


资料来源：浙商证券研究所整理

3 月份国产特斯拉 Model 3 销量 2.45 万辆，创历史新高；国产 Model Y 销量 1.01 万辆，上市三个月便销量破万。Model Y 定位紧凑型 SUV，市场容量较大，未来销量有望突破 3 万辆，现在处于爬坡阶段。2021 年一季度国产 Model 3 零售销量 5.25 万辆，国产

Model Y 销量 1.67 万辆，预计 2021 年国产 Model 3 销量有望达到 25-30 万辆，国产 Model Y 销量有望达到 20-25 万辆。

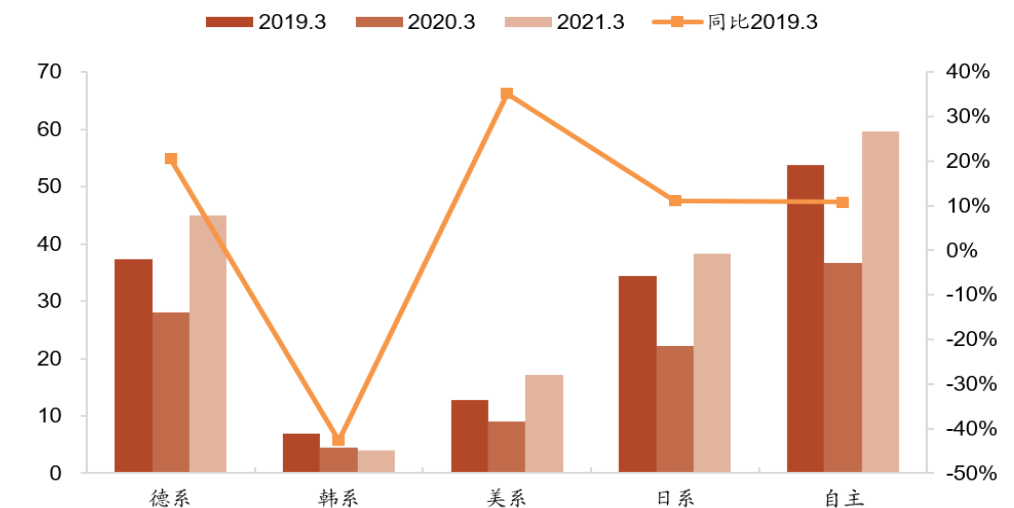
图 18：2021 年 3 月特斯拉国产 Model 3 / Model Y 销量(辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

3 月乘用车销量稳定增长，但各系列销量分化，其中美系、德系、日系、自主乘用车销量分别较 2019 年 3 月增长 35.1%、20.6%、11.1%、10.8%，韩系销量下降 42.7%。

图 19：2021 年 3 月各系狭义乘用车零售销量及增速(辆)



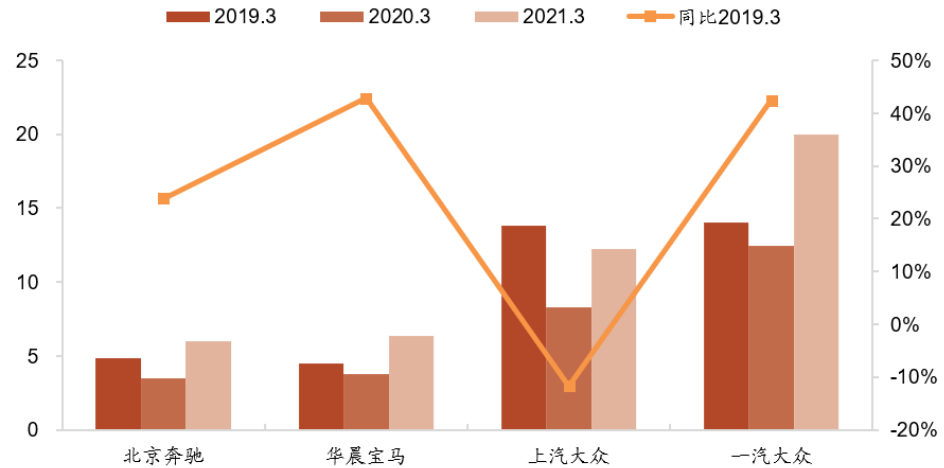
资料来源：浙商证券研究所整理

注：2021 年 3 月增长数据为相较于 2019 年 3 月的数据

德系：3 月终端销量 45 万辆，较 2019 年 3 月增长 20.6%。分车企看，一汽大众销量 20 万辆，较 2019 年 3 月增长 42.4%；上汽大众销量 12.2 万辆，较 2019 年 3 月下滑 11.7%；华晨宝马销量 6.4 万辆，较 2019 年 3 月增长 42.8%；北京奔驰销量 6 万辆，较 2019 年 3

月增长 23.8%。可以看出，上汽大众销量下滑明显，我们认为主要原因是 19 年中保研碰撞实验成绩较差导致帕萨特销量遇冷，待后续大众 ID.4 X 等新能源车型交付量提升，上汽大众销量有望回暖。

图 20：德系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)

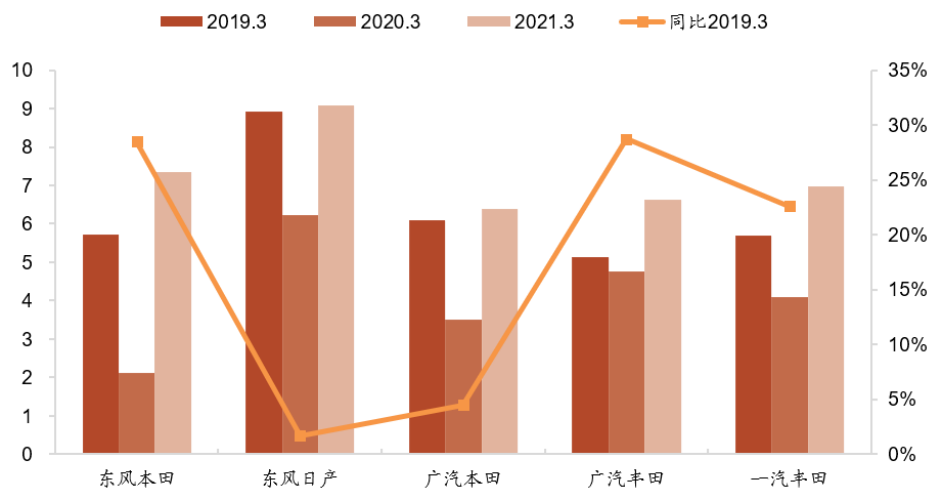


资料来源：浙商证券研究所整理

注：2021 年 3 月增长数据为相较于 2019 年 3 月的数据

日系：3 月终端销量 38.2 万辆，较 2019 年 3 月增长 11.1%。其中一汽丰田、广汽丰田销量分别为 7.0、6.6 万辆，增速分别为 22.6%、28.7%；广汽本田、东风本田、东风日产销量分别为 6.4、7.3 万和 9.1 万辆，分别增长 4.5%、28.5%和 1.7%。

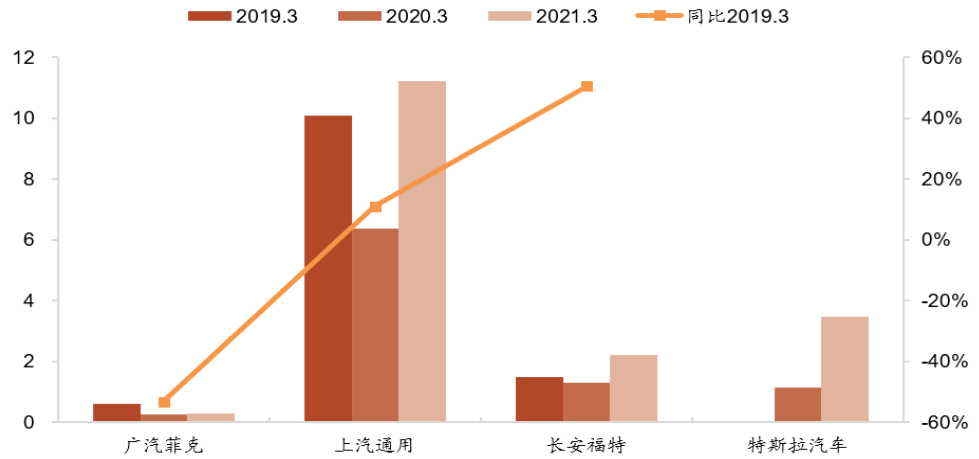
图 21：日系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

美系：3月美系零售17.2万辆，较2019年3月增长35.1%。上汽通用销量11.2万辆，较2019年3月增长11.1%；长安福特销量2.2万量，增长50.5%；广汽菲克销量仅0.3万辆，下滑53.2%；特斯拉Model 3销量2.5万辆，Model Y销量1万辆，预计2021年Model 3稳态月销量2.5万辆左右，Model Y月销2万辆左右。

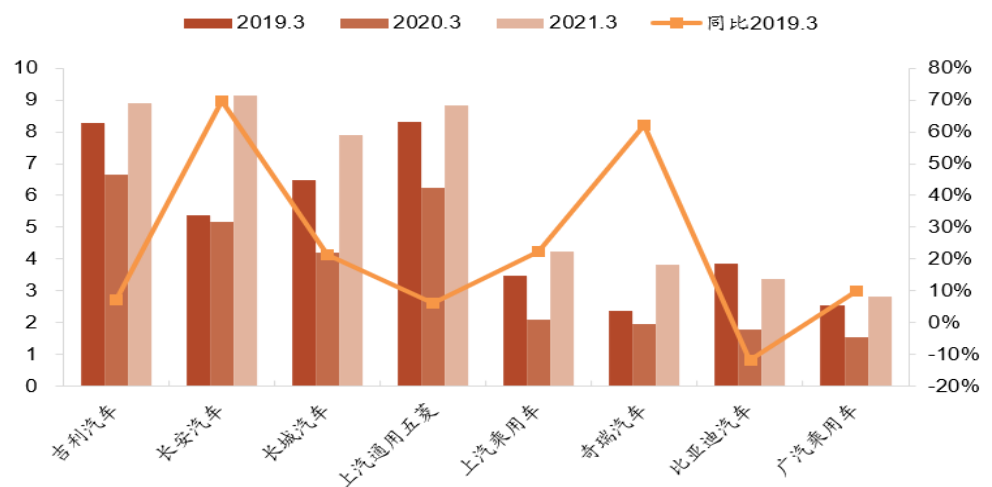
图 22：美系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

自主品牌：3月自主品牌乘用车零售销量59.6万辆，较2019年3月增长10.8%，龙头企业表现强劲。长安汽车销量9.1万辆，较2019年3月增长69.8%，主要受益于蓝鲸NE系列发动机的全面使用以及CS75、逸动、欧尚、UNI-T等车型销量增长；长城汽车7.9万辆，增长21.5%；吉利销量8.9万辆，增长7.2%；奇瑞汽车、广汽乘用车、上汽乘用车、上汽通用五菱销量分别增长62.2%、10.1%、22.3%、6.1%，比亚迪销量较2019年3月下降11.9%，主要原因是e5等老款畅销车型的停产换代。我们认为一线自主品牌在电动智能化时代市场份额有望持续提升。

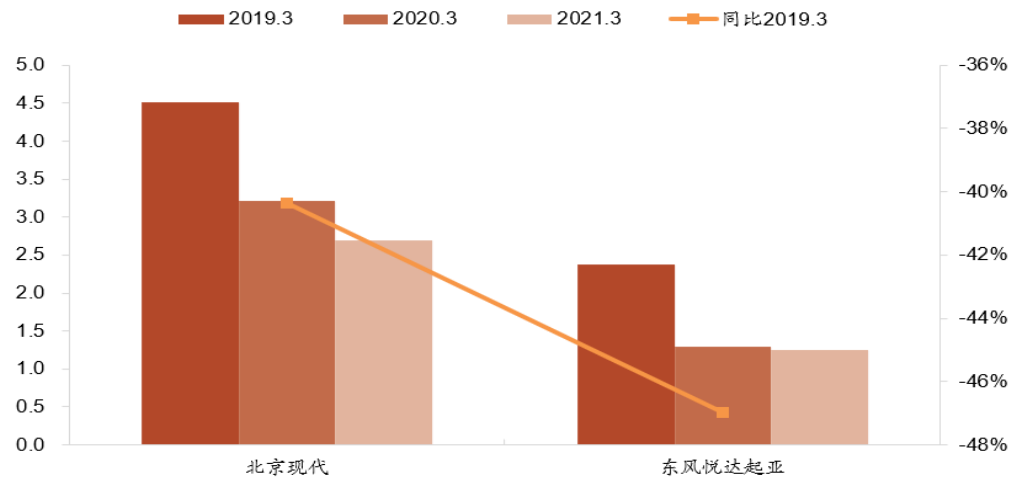
图 23：自主主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

韩系：3月韩系乘用车零售销量3.9万辆，较2019年3月下滑42.7%，其中北京现代销量2.7万辆，较2019年3月下滑40.4%；东风悦达起亚销量1.3万辆，下滑47%，我们认为韩系品牌在国内竞争力下降，未来市场份额可能会被自主品牌抢占。

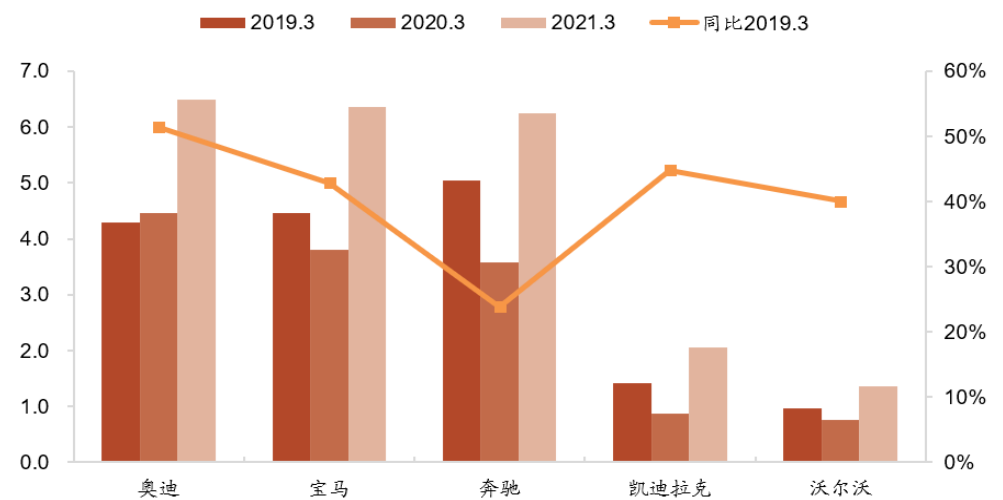
图 24：韩系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

豪华品牌稳定增长。3月豪华品牌零售销量22.5万辆，较2019年3月增长39.2%。分品牌看，奥迪、宝马、奔驰、凯迪拉克、沃尔沃销量分别为6.5、6.4、6.3、2.1、1.4万辆，增速分别为51.4%、42.8%、23.8%、44.8%、40.1%。近年来国内乘用车首购比例下降，换购和增购比例提升，消费升级推动豪华车销量增长。我们认为短期豪华车销量有望继续保持正增长，但随着特斯拉国产车型价格降低，豪华车在电动化和智能化上并无优势，未来30-50万元区间市场可能会受到特斯拉的冲击。

图 25：2021年3月豪华品牌销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

5. 行业新闻

5.1. 传统汽车

长城控股与中国石化签署框架协议，推进氢燃料电池车示范场景落地。长城控股集团有限公司（以下简称“长城控股”）与中国石油化工集团有限公司（以下简称“中国石化”）正式签署了氢能战略合作框架协议，双方将围绕氢能产业开展合作，形成资源互补，推动氢能科技进步，为实现“碳中和”目标赋能。根据协议，双方将在氢能产业、氢能技术和氢能资本领域展开多项合作。在氢能产业领域，双方将协同推进氢燃料电池汽车示范，以及加氢站或油氢合建站的建设，共同打造车站一体化应用场景。

广汽集团4月销量：合资两极分化，自主高歌猛进。日前，广汽集团发布了2021年4月产销快报。数据显示，4月广汽集团销售汽车共计18.7万辆，同比增长12.5%，环比增长7.5%，较2019年同期增长19.4%；1-4月累计销量68.4万辆，同比增长44.7%，较2019年同期增长4.9%。合资板块中，日系“两田”依旧是广汽集团的销量排头兵，其中，广汽丰田以月销7.39万辆，同比增长16.18%的成绩领跑；而广汽本田4月则售出新车7.09万辆，同比微降1.06%；广汽三菱4月销量0.56万辆，同比增长12.04%；广汽菲克4月销量0.22万辆，同比下降37.99%，成为集团4月销量唯一大幅下降的品牌。

吉利汽车4月销量突破10万辆，领克累计销量突破50万辆。5月10日，吉利汽车控股有限公司（HK.0175）公布2021年4月销量数据：4月销量10.03万辆。其中，领克汽车4月销量为1.9万辆，同比增长约87%、环比增长约16%，领克全系车型累计销量达50.27万辆，成功突破50万辆。

奔驰展示EQT概念车 正式版将于明年发布。5月10日，奔驰在一份声明中表示，新发布的概念车为电动版的奔驰T级厢式车，名为EQT，该车可容纳多达7名乘客，搭载了21英寸轻合金轮毂，车身两侧均为滑动车门，让乘客可以轻松进入第三排座椅。该车将于2022年正式发布。

5.2. 新能源汽车

上海首个氢能测试基地将开建，明年年底建成。5月14日，“上海嘉定”（上海市嘉定区人民政府新闻办公室微信平台）发布消息称，嘉定氢能港项目已于日前进入公开招标的准备阶段，计划今年7月底开工建设，2022年底建成。建成后，该基地将成为上海首个覆盖燃料电池电堆、发动机及关键零部件等系统技术的氢能第三方检测研发公共服务平台。

上海市新能源车数据平台引入阿里云数据库 成本下降20%。上海市新能源汽车数据平台日前与阿里云展开技术合作，引入阿里云原生多模数据库Lindorm，充分利用其高并发写入、弹性扩展、实时检索分析等能力，使得成本下降20%，保障平台安全、高效地运营。

小鹏汽车一季度营收创新高，二季度面临“双芯”供应挑战。5月13日，造车新势力小鹏汽车发布了2021年第一季度财报，尽管第一季度是往年传统销售淡季，但小鹏披露的业绩信息仍有亮点。财报显示，小鹏一季度总收入为29.51亿元，较去年同期增长616.1%。其中汽车销售收入为28.10亿元，较去年同期增长655.2%。

第 344 批新车公示：极狐阿尔法 S 华为 HI 版/威马 E5/哪吒 U Pro 换电版等 276 款新能源车型在列。5 月 14 日，工信部公示《道路机动车辆生产企业及产品公告》(第 344 批)，申报新能源汽车产品的共有 112 户企业的 276 个型号，其中纯电动产品共 106 户企业 243 个型号、插电式混合动力产品共 5 户企业 6 个型号、燃料电池产品共 13 户企业 27 个型号。新能源乘用车方面，宝马 iX3、奔驰 EQB、欧拉好猫 GT、威马 E5、枫叶 60s、观致 3 增程版、新特 DEV 1、奔腾 E05、零跑 T03、江铃雷诺羿、哪吒 U Pro 换电版、极狐阿尔法 S 华为 HI 版、马自达 CX-30 纯电版等车型在列。

5.3. 智能网联

小马智行扩大 Robotaxi 服务。中国头部自动驾驶初创公司小马智行宣布将进一步扩大自动驾驶出行(Robotaxi)服务规模，覆盖范围将逐步增至中美五大城市。从 5 月 13 日起，小马智行 Robotaxi 服务落地北京亦庄，面向北京公众提供亦庄全区域全时段的 Robotaxi 服务。这一举措意味着，Robotaxi 将不仅仅再作为一项体验和测试，而是真正开始服务人们的日常出行。

上汽乘用车联合斑马智行推出首个“学习强国”车载版。上汽乘用车与斑马智行联合宣布，新国潮智联网 SUV 荣威 RX5 PLUS 正式开启“学习强国”车载版 OTA 升级。此次升级完成后，荣威 RX5 PLUS 将成为首款上线“学习强国”的车型，为用户带来“全景学习”的新体验。

Apollo Air 计划重磅发布。5 月 13 日，清华大学智能产业研究院(AIR)学术沙龙如期召开，活动由清华大学讲席教授、智能产业研究院(AIR)院长张亚勤主持。现场，国内最高学府与国内顶尖自动驾驶企业百度强强联合，重磅发布了 Apollo Air 计划。这是全球首次、也是唯一使用纯路侧感知能力，真正实现开放道路连续路网 L4 级自动驾驶闭环的车路协同技术，是车路协同领域的最高技术能力体现，将是全球智能出行领域的重大技术突破。Apollo Air 计划有三大特点：依靠纯路侧感知实现自动驾驶、持续降维反哺车路协同产品、标准开源开放实现业界共享。

5.4. 新车速递信息

表 3：一周新车

生产厂商	车型	类型	级别	厂商指导价	详情
长安汽车	长安 UNI-T	SUV	A	11.59-13.89	改款
广汽丰田	威兰达 PHEV	SUV	A	25.88-29.98	新款
一汽大众	捷达 VS7	SUV	A	10.68-13.68	改款
北京现代	伊兰特	NB	A	9.98-14.18	新款
上汽通用	凯迪拉克 XT6	SUV	C	39.27-55.27	新款
宝马汽车	宝马 X5 (进口)	SUV	C	69.99-86.39	新款
东风英菲尼迪	英菲尼迪 Q50L	NB	B	26.48-38.98	改款
奇瑞汽车	星途 TXL	SUV	B	13.99-17.59	新款
雷丁汽车	斯派卡	MPV	A	4.99-7.99	改款
东风柳汽	风行 SX6	SUV	A	5.99-7.59	改款

资料来源：乘联会，汽车之家，浙商证券研究所

图 26: 长安 UNI-T



资料来源: 乘联会, 浙商证券研究所

图 27: 威兰达 PHEV



资料来源: 乘联会, 浙商证券研究所

图 28: 捷达 VS7



资料来源: 乘联会, 浙商证券研究所

图 29：伊兰特



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

图 30：凯迪拉克 XT6



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

图 31：宝马 X5（进口）



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

图 32：英菲尼迪 Q50L



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

图 33：星途 TXL



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

图 34：斯派卡



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

图 35：风行 SX6



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

6. 风险提示

汽车销量低于预期；行业需求不及预期；宏观经济复苏不及预期。

股票投资评级说明

以报告日后的 6 个月内，证券相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、买入：相对于沪深 300 指数表现 +20% 以上；
- 2、增持：相对于沪深 300 指数表现 +10% ~ +20%；
- 3、中性：相对于沪深 300 指数表现 -10% ~ +10% 之间波动；
- 4、减持：相对于沪深 300 指数表现 -10% 以下。

行业的投资评级：

以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、看好：行业指数相对于沪深 300 指数表现 +10% 以上；
- 2、中性：行业指数相对于沪深 300 指数表现 -10% ~ +10% 以上；
- 3、看淡：行业指数相对于沪深 300 指数表现 -10% 以下。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重。

建议：投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者不应仅仅依靠投资评级来推断结论

法律声明及风险提示

本报告由浙商证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格，经营许可证编号为：Z39833000）制作。本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但浙商证券股份有限公司及其关联机构（以下统称“公司”）对这些信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不发生任何变更。本公司没有将变更的信息和建议向报告所有接收者进行更新的义务。

本报告仅供本公司的客户作参考之用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告仅反映报告作者的出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特定需求。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。

本公司的交易人员以及其他专业人士可能会依据不同假设和标准、采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论和/或交易观点。本公司没有将此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理公司、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

本报告版权均归本公司所有，未经本公司事先书面授权，任何机构或个人不得以任何形式复制、发布、传播本报告的全部或部分内容。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明本报告发布人和发布日期，并提示使用本报告的风险。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

浙商证券研究所

上海总部地址：杨高南路 729 号陆家嘴世纪金融广场 1 号楼 29 层

北京地址：北京市广安门大街 1 号深圳大厦 4 楼

深圳地址：深圳市福田区太平金融大厦 14 楼

上海总部邮政编码：200127

上海总部电话：(8621) 80108518

上海总部传真：(8621) 80106010

浙商证券研究所：<https://www.stocke.com.cn>